

Ausführungen zur „Alex II“ anlässlich der Sail Bremerhaven

Meine sehr verehrten Damen und Herren,
liebe Crew, Freunde und Förderer der Alex,

bevor ich auf das Neubauprojekt „Alexander von Humboldt II“ der Deutsche Stiftung Sail Training näher eingehe, sei mit erlaubt, kurz auf den Stiftungszweck hinzuweisen.

Die DSST betreibt auf ihrer weit über die Landesgrenzen hinaus bekannten Bark, dem Traditionsschiff **„Alexander von Humboldt“**, seit mehr als 20 Jahren als gemeinnützige Einrichtung für interessierte Personen unter fachkundiger ehrenamtlicher Leitung, Hochseesegeln im Rahmen traditioneller Seemannschaft. Das Mitsegeln steht allen Personengruppen ab dem 15. Lebensjahr offen. Es werden keine Vorkenntnisse von den Mitseglern erwartet.

Die zeitliche Einordnung eines solchen Segeltörns richtet sich nach dem jeweiligen Fahrtgebiet und liegt in der Regel zwischen einer und zwei Wochen. Öffentlich zugängliche Törnpläne auch im Internet für das jeweilige Sommer- bzw. Winterhalbjahr geben hierüber genaue Auskunft.

Durch das außergewöhnliche Erlebnis unter Segeln und dem damit verbundenen seemännischen Brauchtum werden vornehmlich bei Jugendlichen, zusätzlich zu vielem anderen, soziale Verhaltensweisen gefördert.

Nicht umsonst hat sich der Begriff <Sail Training = Sozialtraining> gebildet.

Seit jeher vermittelt Seefahrt Begriffe von Freiheit, Abenteuer, Kraft, Verantwortung sowie Eigendisziplin und Teamgeist, aber auch Begeisterung, Vertrauen und Erfüllung.

Teil eines Teams zu werden und unter fordernden Verhältnissen Verantwortung für sich selber sowie insbesondere für andere und für das Schiff zu übernehmen, stärkt das Selbstvertrauen.

Sail Training steht deshalb auch für „Erziehung durch die See“

Es nützt einem auf See nichts, wenn man dem Sturm eine mathematische Formel entgegenschleudert. Man muss schon eine bewährte Seemannschaft zur Hand haben, wenn man heil und voller Erfüllung das gesetzte Ziel erreichen will.

Durch die Teilnahme an internationalen Hochseeveranstaltungen, welche von der in London beheimateten Sail Training International (STI) in jedem Jahr organisiert werden, wird die Begegnung mit jungen Menschen aus anderen Ländern und fremden Kulturkreisen ermöglicht. Dadurch werden Toleranz und Völkerverständigung gefördert.

Die Sail Bremerhaven, die Sie heute und in den nächsten Tagen hautnah miterleben können, ist ein besonders gutes Aushängeschild dieser internationalen maritimen Verbundenheit.

Da für die Erfüllung des vorgenannten Stiftungszwecks die „Alexander von Humboldt“, deren Rumpf vor mehr als einhundert Jahren (1906 = 104 Jahre) als Feuerschiff gebaut und in der zweiten Hälfte der 1980iger Jahre zum Rahsegler umgerüstet wurde, so allmählich die Altersgrenze erreicht, hat die DSST beschlossen, die über 20jährige Erfolgsgeschichte durch eine neue traditionelle Bark, die **„Alexander von Humboldt II“** fortzuschreiben.

Um diese Aufgabenstellung uneingeschränkt auch für die Zukunft - sowohl im nationalen als auch im internationalen Rahmen - zu gewährleisten, wird das Nachfolgeschiff zum einen den Status eines Traditionsschiffes gemäß der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe und zum anderen den Status

eines Spezialschiffes nach dem IMO-Code über die Sicherheit von Spezialschiffen erhalten. Dies bedeutet, es kann damit bedenkenlos im außereuropäischen, also weltweiten Einsatz betrieben werden.

In beiden Vorgaben werden wesentliche Grundzüge baulicher Voraussetzungen definiert.

So wird grundsätzlich die Anlehnung an ein historisches Wasserfahrzeug gefordert, weiter sind eine max. Länge des Schiffes, die Anzahl der zulässigen Personen und vieles mehr ebenfalls zwingend einzuhalten.

Die im Hintergrund laufende Schleife mit einigen interessanten Folien und die Pläne an den Stellwänden stellen schwerpunktmäßig den augenblicklichen Entwicklungsstand des Schiffes dar. So werden neben dem Generalplan mit unterschiedlichen Detailansichten auch Plandarstellungen über die Konstruktion gezeigt, die sämtliche Vorgaben erfüllen.

Das Schiff wird den Heimathafen Bremerhaven und die Flagge der Bundesrepublik Deutschland führen und es wird in Übereinstimmung mit den vielen Vorschriften und unter der Aufsicht der Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd gebaut und erhält das **Klassezeichen: Schiff / Maschine: GL + 100 A 5 „Sailing Ship“ + MC AUT.**

So wurden die Hauptabmessungen wie folgt festgelegt:

Länge über alles	65,00 m	Höhe Großmast über KWL	37,80 m
Länge des Rumpfes	57,00 m	Segelfläche gesamt	1.360 m²
Länge Lc nach LLC 66 (unter 55,00 m)	48,15 m	Displacement KWL / max.	1018 / 1110 m³
Länge zwischen den Loten (auf KWL, halbe Beladung)	47,40 m	Verdrängung KWL / max.	992 / 1082 m³
Länge auf KWL	47,24 m	Fester Ballast / Prognose	230 t
Breite auf Spanten maximal	10,00 m	Bruttoraumzahl / Prognose	740 BRZ
Breite in der KWL	9,98 m	Geschwindigkeit unter Segeln	~ 12 – 13 kn
Tiefgang KWL / max.	4,50 / 4,80 m	Geschwindigkeit unter Maschine bis zu	10 kn
Höhe Kastenkiel	0,50 m	Besatzung gesamt	bis zu 80 Personen
Seitenhöhe Spt. 27 (OKK- Hauptdeck)	6,75 m	Seitenhöhe Spt. 27 (Basis Hauptdeck)	7,25 m
Antriebsmotor Volvo Penta D16 C-C-MH-KC- 750 Nennleistung	551	Bugstrahlruderleistung max. 132 kW	
Stammbesatzung	20 bis zu 30 Personen	Trainees / Mitsegler	50 bis zu 60 Personen

Umfangreiche Erfahrungen, die ihren Niederschlag sowohl im Anforderungsprofil als auch in der Schiffbauspezifikation gefunden haben, zeichnen den vorgelegten Entwurf nun aus, der von der ersten internen Designstudie im Dezember 2006 bis zum augenblicklichen Stand 14 Revisionsstufen durchlaufen hat, um die unterschiedlichsten Vorstellungen, Anregungen usw. mit dem Machbaren in Einklang zu bringen.

Die „Alexander von Humboldt II“ wird ein moderner Großsegler im nostalgischen Gewand eines Windjammers werden, der den heutigen gesetzlichen Ansprüchen an ein Traditions-Segelschiff gerecht wird und gleichzeitig allen Crewmitgliedern höchste Sicherheit bietet.

Das Schiff verbindet in beeindruckender Weise Geschichte, Gegenwart und Zukunft miteinander.

So diente das in den fünfziger Jahren auf der früheren Stülcken-Werft in Hamburg gebaute indonesische Marinesegelschiff „**Dewarutji**“ in einigen Bereichen als historisches Vorbild.

Fast regelmäßig nimmt die noch im aktiven Dienst stehende „Dewarutji“ weite Wege auf sich, um an den Großsegelveranstaltungen der STI hier in Europa teilzunehmen, so auch an der Sail Bremerhaven. Ein Besuch an Bord dieses Schiffes lohnt sich!

Die hervorragenden Linien dieses Schiffes, die in modifizierter Form übernommen wurden, bilden das Rückgrat. Es entstand daraus ein der heutigen Zeit angepasster völlig neuer Entwurf mit allen technischen Einzelheiten, jedoch weiterhin für die Ausübung der Traditionellen Seemannschaft. Außerdem flossen bei der Ausgestaltung der umfangreichen Planungsvorgaben tiefgreifende eigene Berufserfahrungen und solche vieler Kapitäne und Crewmitglieder mit ein, darüber hinaus standen diverse Großsegler zusätzlich Pate.

Durch Einbeziehung des Schiffbaubüros Marigraph in Bremen wurde der planerische Entwurf bis zur Baureife durchkonstruiert.

Viele Innovationen wurden während der Planungsphase eingebracht, Althergebrachtes nicht verworfen, sondern den aus der Erfahrung erwachsenen Notwendigkeiten angepasst.

Anhand der Zeichnungen sollte wohl gut zu erkennen sein, wie graziös dieser Rahsegler gelungen ist. Die bestechende Linienführung verleiht dem Schiff eine herausragende Form und lässt eine hohe Rumpfgeschwindigkeit zu erwarten.

Darüber hinaus werden durch eine optimale Riggkonfiguration und Segelanordnung sehr gute Segeleigenschaften unter allen Witterungsumständen zu erreichen sein.

Das Rigg ist so ausgelegt, dass der gesamte Segelbetrieb manuell erfolgen soll. Technische Unterstützung durch eingeplante elektrisch angetriebene Vertikalspillköpfe, die strategisch auf dem Haupt- u. Poopdeck positioniert wurden, soll die Ausnahme bleiben.

Wert wurde dabei auf ein klassisches Rigg gelegt, so haben der Fock- und der Großmast eine Bramstenge und die oberen Rahen können abgesenkt werden. Auch bei der Takelung wird überwiegend auf Bewährtes zurückgegriffen.

Die Gesamtsegelfläche beträgt 1360 m².

Neben der erfahrenen Stammbesatzung von rd. 20 Personen, die wie auf der jetzigen Alex ihren Borddienst ehrenamtlich nach dem Prinzip >Hand gegen Koje< verrichten wird, können bis zu 60 zusätzliche Personen (Mitsegler) Kenntnisse über Handhabung und Umgang mit unserem neuen Rahsegler erlangen.

Auffallend sind die großen freien Decksflächen auf der langen Back, dem Mitteldeck (Waist) und der langen Poop ohne unnötige Hindernisse und Fußfallen. Bei der Planung wurde weiter größter Wert auf Übersichtlichkeit, einfache Handhabung und klare Anordnungen auf den Decks gelegt, sowie auf eine große Freibordhöhe. Sie gewährt Schutz und erhöht zusätzlich die Sicherheit.

So sind auf dem Poopdeck das Kartenhaus, der offene Ruderstand mit zwei großen Ruderrädern, zwei Bereitschaftsboote mit entsprechenden Davitkränen, eine „Mann über Bord“- Rettungsinsel achtern und 8 Rettungsinseln auf dem Barringsdeck achterkante Backdeck gemäß SOLAS angeordnet.

Die Ausrüstung für Navigation und Sicherheit entspricht selbstverständlich internationalem Standard und spiegelt den neuesten Stand der Technik wider.

Im Inneren des Schiffes ist modernste Technik und praktische Ausstattung vorgesehen.

Neben den Kabinen – jede mit einer Nasszelle – sind Messen, Mehrzweckräume für diverse Einsatzmöglichkeiten, eine Kombüse, eine Krankenstation und Versorgungsräume für Proviant, Ausrüstung usw. eingeplant, des Weiteren eine Wäscherei und ein Müllbehandlungsraum. Im achteren Bereich des Schiffes befindet sich ein gemütlicher Salon für besondere Anlässe.

Weiter sind eine leistungsstarke Lüftungs- u. Klimaanlage sowie eine Frischwassererzeugungsanlage mit einer Leistung von 10 m³/Tag und eine biologische Abwasserbehandlungsanlage vorgesehen.

Als Hilfsantrieb beim Manövrieren oder wenn der Wind aus falscher Richtung und nicht genügender Stärke weht, dient eine Maschinenanlage mit einer Leistung von 551 kW, die über ein Getriebe eine Antriebsanlage mit einem in Fahrtrichtung linksdrehenden 3-flügeligen Verstellpropeller antreibt (9-10 Kn).

Zur weiteren Unterstützung insbesondere beim An- und Ablegen wurde ein leistungsstarkes Bugstrahlruder eingeplant.

Die Bordstromversorgung wird durch zwei Generatoren mit je 368 kVA sichergestellt sowie durch einen Notstromaggregat mit 130 kVA, das auf dem Hauptdeck unter der Back untergebracht ist.

Das Schiff verbindet somit Geschichte und Gegenwart miteinander und wird mit seinen bestechenden Rumpf- und Segelfarben mit Bestimmtheit - sowohl im Inland als auch im Ausland - ein beeindruckender **Eye Catcher** und mehr sein, ist auf die zukünftige Zweckerfüllung unserer Stiftung ausgerichtet.

Die DSST versteht ihren künftigen Windjammer, die **Alexander von Humboldt II**“ auch als Mittler zwischen Jung und Alt, zwischen Natur und Technik, zwischen Umwelt und Mensch und last but not least zwischen Erleben und Verantwortung, zwischen Moderne und Tradition.

Denn Tradition ist das Bewahren des Feuers, nicht das Anbeten der Asche!

Der Auftrag zum Bau dieses bestechenden Großseglers wurde am 02. August 2010 an die Bauwerft BVT in Bremen-Vegesack vergeben, die Teil der Heinrich Rönner Firmengruppe mit Hauptsitz hier in Bremerhaven ist.

Nach einer geplanten Bauzeit von ca. 13 Monaten soll die „**Alexander von Humboldt II**“ im Oktober 2011 in den Wintertörnplan eingegliedert werden und zu ihrer ersten Reise auslaufen.

Interessierte, die jetzt Lust bekommen haben, einen solchen Segeltörn in den unterschiedlichsten Seegebieten einmal mitzuerleben und deshalb mehr über die Mitsegelbedingungen wissen möchten, können sich während der Sail direkt an Bord der **Alex** informieren oder sich mit der Geschäftsstelle der DSST hier in Bremerhaven in Verbindung setzen.

Dies gilt gleichermaßen auch für fachkundige Personen, die das Potential der Stammcrew verstärken möchten. Hier möchte ich insbesondere Nautiker und Techniker ansprechen; ihre beruflichen Kenntnisse und Erfahrungen sind gefragt und stellen eine Bereicherung bei der Umsetzung der Stiftungsziele dar.

Sie alle sind herzlich willkommen.

Reimer Peters
25.08.2010